(Interruptions) Please, sit down. *(Interruptions)* Renuka Ji, please sit down. Have patience. We have not had Question Hour during the last three days. Today it is your right to put questions to the Government.

SHRI V. NARAYANASAMY : Madam, the Government is sleeping and people are dying. *(Interruptions)*

THE DEPUTY CHAIRMAN : I am not allowing. Mr. Ahmed Patel. *(Interruptions)* I am not allowing any discussion on it, please. *(Interruptions)* Sikander Bakht Ji, please.

विपक्ष के नेता (श्री. सिकन्दर बख्त) : सदर साहेबा, बड़े शौक से करें लेकिन चव्हाण साहब ने एक सवाल उठाया है।

†[شری سکندر بخت : صدر صاحبہ - بڑے شوق سے کریں لیکن چوہان صاحب نے ایک سوال اٹھایا ہے۔]

The Chair must react to that.

THE DEPUTY CHAIRMAN : I have reacted on it and have told Mr. Gujral. He will appraise the whole thing that has happened in the House to the Hon. Prime Minister and the Minister who is coming before the House at 4 o'clock. At that time you can ask whatever questions you like. Just now it is Question Hour. Mr. Patel.

SHRI AHMED PATEL : Q. No. 61.

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Introduction of modern radars etc. at various airports in Gujart

*61. SHRI AHMED PATEL : Will the Minister of CIVIL AVIATION be pleased to state :

(a) whether Government have introduced modern radars, navigational aids and air traffic control automation systems at various airports in Gujarat;

(b) if so, the details thereof and if not, the reasons therefor; and

(c) by when government propose to introduce these systems in all the airports in Gujarat?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI C.M. IBRAHIM) : (a) to (c) A statement is laid on the table of the House.

Statement

Yes, Sir. Adequate navigational communication aids to ensure safety of air traffic operation have been provided at various airports in Gujart as per details given below. Further, at Ahmedabad airport, Airports Authority of India has installed Primary and Secondary Surveillance Radars which is expected to be commissioned in March, 1997.

Name of the Airport	Navigational/ communications systems provided
1. Ahmedabad	VHF, HF, NDB, DVOR, DME (HP), ILS, AMSS SSS.
2. Bhavnagar	VHF, HF, NDB, DVOR, DME (HP).
3. Bhuj (Defene airport)	DVOR, DME, DME (HP).
4. Jamnagar (Defence airport)	DVOR, DME.
5. Kandla	VHF, NDB.
6. Porbandar	VHF, NDB.

†[] Transliteration in Arabic Script.

Name of the Air-port	Navigational/ communications systems provided
7. Rajkot	VHF, HF, NDB, DVOR, DME(HP) ILS.
8. Vadodara	VHF, HF, NDB DVOR, DME(HP), ILS.
9. Keshod	VHF, NDB.
10. Surat (State Government airport)	VHF, NDB.

NOTE : Abbreviations used are

VHF	Very High Frequency	Airtoground communication.
HF	High Frequency	
NDB	Non-Directional Beacon	
DOVR	Doppler Very High Frequency/ Omni Range	
DME (HP)	Distance Measuring Equipment (High Power)	
ILS	Instrument Landing System	
AMSS	Automatic Message Switching System	
SSS	Speech Switiching System	

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: Where is the Finance Minister?

THE DEPUTY CHAIRMAN: The Finance Minister has taken permission. He is away on an official visit and Mr. Alagh is going to reply.

श्री अहमद पटेल: मैडम, पिछले दिनों जिस तरह से आकाश में दो हवाई जहाज टकराए मैं समझता हूं यह हमारे लिए खतरे की घंटी है और यात्रियों की सुरक्षा के लिए मेरे ख्याल से यह एक खतरा है। ऐसे तो लिबरलाइजेशन के बाद, खास तौर से 1993 के बाद सोफिस्टीकेटेड प्रायमरी एण्ड सेकेंडरी रडार्स का जो सिस्टम है उसको इंस्टाल करने की कोशिश की गयी है। लेकिन मैं समझता हूं कि अभी भी यात्रियों की सुरक्षा के लिए हमें बहुत ही ध्यान देना आवश्यक है। मोनोपल? सेकेंड्री सर्वीलेंस रडार का जो मुम्बई और दिल्ली के लिए प्रोपोजल था वह मेरे ख्याल से 1990 में एप्रुव किया गया, 1993 में उसके बारे में कंट्रेक्ट भी दिया गया और 1995 में इंस्टाल होने जा रहा था। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि उसमें डिले क्यों हुआ और कब तक यह सिस्टम जो रडार सिस्टम है यह इंस्टाल किया जाएगा? साथ साथ मंत्री महोदय से यह भी जानना चाहूंगा कि हिंदुस्तान के जो भी इंटरनेशनल और डोमेस्टिक हवरपोर्ट्स है उनको आधुनिक उपकरणों से युक्त करने के लिए या सुसज्जित करने के लिए क्या कोई समयबद्ध कार्य योजना मिनिस्ट्री के पास है? अगर है तो उसके बारे में डिटेल क्या है, उसका विवरण क्या है वह मंत्री महोदय देने की कृपा करें।

श्री सी॰एम॰ इब्राहीम: मान्यवर ने जो चिंता प्रकट की है, मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे इंटरनेशनल एयरपोर्ट्स में जहां तक सेफ्टी का विषय है वह इंटरनेशनल मान्यता के आधार पर बराबर है। दूसरा सवाल जो आपने उठाया मुम्बई और दिल्ली का, 1990 में हुआ, 1995 में अक्टूबर में यह पूरा होना था, यह क्यों नहीं हुआ। जैसे ही मैं आया, आपको पता है दो महीने पहले एयर वाइस मार्शल जनरल सेठना की अध्यक्षता में एक कमेटी हमने बनायी और उनसे पहली बात यह पूछी कि हिंदुस्तान में जो मौजूदा एयरपोर्ट्स है इनमें सेफ्टी का सिस्टम क्या होना चाहिए। क्या, जो सिस्टम है वह ठीक है या और इस सिस्टम का आधुनिकीकरण किया जा सकता है? इसकी रिपोर्ट हमको फरवरी के पहले दी जाए। दो महीने पहले उनकी अध्यक्षता में एक कमेटी बनायी थी। वह काम जारी है।

जहां तक दिल्ली और मुम्बई का सवाल है, हमने डी०जी०सी०ए० के डायरेक्टर से कहा है कि यह डिले जो हुआ उसका कारण क्या है। 1990 में हुआ, 1993 में यह तय हुआ और 1995 अक्तूबर को जो है यह पूरा होना था लेकिन यह आज तक नहीं हुआ। तो डी०जी०सी०ए० को जब एप्वाइंट किया तो प्राथमरी बात हमको यह पता चली कि जो सिस्टम डाल रहे हैं यहां पर यह पूरा कंप्यूटराइज्ड है, दिल्ली और मुम्बई का। यह कंप्यूटराइज्ड सिस्टम जो है — यहां की कंडीशन में किस तरह से वर्क किया जाएगा, एक बार इसको टेस्ट किया गया। तो उन्होंने कहा जब तक एफ०एफ०ए०? जो अमेरिका का है वह सर्टिफाई नहीं कर पाता तब तक इंस्टालेशन परिपूर्ण नहीं होता है। इसलिए हमने डी०जी०सी०ए० से कहा है कि एक हफ्ते के अंदर हमको पूरी बात का कारण दिया जाए कि किन किन वजहों से डिले हुई है। यह भी आपको कहना चाहता हूं कि मुझे इन्होंने — रेथियान कंपनी वालों ने लिखित रूप से बताया है कि मार्च 1997 के पहले मुम्बई और दिल्ली दोनों का यह काम पूरा हो जाएगा।

श्री अहमद पटेल: मैडम, जहां तक गुजरात के एयरपोर्ट का सवाल है, अहमदाबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट को सरदार वल्लभ भाई पटेल के नाम से जोड़ने के लिए जो घोषणा हुई है मैं उसका स्वागत करता हूं और मैं उसके लिए मुबारकबाद भी देना चाहता हूं और धन्यवाद भी देना चाहता हूं लेकिन अहमदाबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट मैं समझता हूं सिर्फ नाम के लिए ही इंटरनेशनल एयरपोर्ट है। बहुत ही गिने चुने जो प्लेन्स हैं वे वहां से अरब देशों के लिए उड़ते हैं। जिस तरह से अहमदाबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट को आधुनिक उपकरणों से जोड़ना चाहिए और युक्त करना चाहिए वह अब तक नहीं हो पाया है। और वहां की राज्य सरकार ने वहां के रनवे को एक्सपैंड करने के लिए भी जमीन उपलब्ध कराई है, लेकिन उसके बावजूद भी वह रनवे एक्सपैंड नहीं हुआ। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि अहमदाबाद एअरपोर्ट और उसके साथ-साथ कांधला जो हमारी एक प्रमुख बंदरगाह है खास तौर पर इंपोर्ट और एक्सपोर्ट के लिए, कांधला पर एक हवाई पत्तन तो है लेकिन वहां पर जो सुविधाएं उपलब्ध होनी चाहिएं वे नहीं है। उसके साथ ही लगा हुआ भुज का जो एयरपोर्ट है वहां पर नाइट लैंडिंग सुविधाएं भी नहीं हैं और उसकी वजह से हमारा जो इंपोर्ट और एक्सपोर्ट है उसको काफी धक्का पहुंचता है। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि भुज और उसके साथ-साथ जो राजकोट, अहमदाबाद, बड़ौदा और सूरत, जो कि व्यवसायिक सैन्टर्स भी हैं, उनके जो एअरपोर्ट्स हैं उनके आधुनिकीकरण के लिए वहां आधुनिक उपकरण की सुविधाएं उपलब्ध हों, उसके लिए मंत्री महोदय ने क्या कोई योजना बनाई है? योजना बनाई है तो वह क्या है और अगर नहीं बनाई है तो उसके क्या कारण हैं?

श्री सी०एम० इब्राहीम: उपसभापति जी, जहां तक अहमदाबाद एअरपोर्ट का सवाल है, जब प्रधान मंत्री अहमदाबाद गए हुए थे तो वहां लोगों ने मांग की तो उसको सरदार वल्लभ भाई पटेल के नाम से घोषित किया है और यह भी कहा है कि इसको इंटरनेशनल एअरपोर्ट बनाया जाए। माननीय सदस्य को मैं इतना आश्वासन देना चाहता हूं कि अहमदाबाद एअरपोर्ट को जब सरदार वल्लभ भाई पटेल के नाम से नामांकित किया गया है, तो सरदार वल्लभ भाई पटेल की शख्सियत जितनी ऊंची थी उस एअरपोर्ट को भी उतना ऊंचा बनाने की मेरी तरफ से पूरी कोशिश की जाएगी। इतना ही नहीं, वहां पर फिलहाल 9 हजार फीट का यह रनवे है, राज्य सरकार ने जो जगह दी है बीच में कुछ पाइप लाइन्स आई हुई हैं, तो हमने लिखा था कि पाइप लाइन्स को हटाया जाए ताकि वह रनवे का काम आगे बढ़ाएं।

राज्य सरकार ने वायदा किया है कि फौरन हटा देंगे, तो वह जो है साढ़े ग्यारह हजार फीट उसका रनवे बन जाएगा। हम चाहते हैं कि जहां तक मौजूदा, इस वक्त डोमैस्टिक एअरलाइन्स में जो रोजाना 11 जहाज उड़ रहे हैं, इंडियन एअरलाइन्स के 8 हैं, जेट के तीन हैं और इंटरनेशनल के हर हफ्ते में 8 जहाज उड़ रहे हैं, शारजा, मस्कट, कुवैत और दिल्ली-मुम्बई इस इलाके से होते हुए और दूसरे जितने हैदराबाद से जा रहे हैं, बंगलौर से जा रहे हैं और काफी न्यूयार्क के लिए भी जहाज जा रहे हैं तो हम चाहते हैं कि इसको ज्यादा बंगलौर, अहमदाबाद, कुवैत और मंगलौर, लंदन, न्यूयार्क इनके लिए सब से बड़ा बढ़ता हुआ एक इलाका है और इस पर पूरा-पूरा ध्यान देकर करने के लिए कोशिश करेंगे। अभी इस वक्त जो सुविधा है, जहां तक मास्टर प्लान जो इसमें बनाए गए हैं, उसमें जो न्यू टर्मिनल होगा, यह दो हजार डोमैस्टिक पैसेंजर्स को कैटर करेगा और एक हजार इंटरनेशनल पैसेंजर्स को पर डे कैटर करेगा। दूसरे यह एअरपोर्ट अथारिटी का जो बजट है वह 620 या 621 करोड़ का है, उसमें 420 करोड़ नेशनल पर और ढ़ाई सौ करोड़ रुपये इंटरनेशनल पर हम खर्च कर रहे हैं। गवर्नमेंट चाहती है जो फाइनेंसर कह रहे हैं कि हम पूंजी लगाना चाहते हैं तो हम यह चाहते हैं कि इनफ्रास्ट्रक्चर में

डालने के लिए लोग अगर आगे आएं तो उनका भी प्राइवेट पार्टिसिपेशन जहां तक है एअरपोर्ट बनाने में तो उनमें उनका सहयोग लिया जाएगा। यह कोशिश है जहां तक भुज का है माननीया उपसभापति जी, सिवाय अहमदाबाद के बाकी के जितने एअरपोर्ट हैं वे सब नुकसान में जा रहे हैं। कहीं पैसेंजर ही नहीं मिल रहे हैं।

श्री अहमद पटेल: सुविधा हीं नहीं है। आप सुविधा दें।

श्री सी० एम० इब्राहीम: हम कोशिश तो कर रहे हैं। जहां तक अहमदाबाद का है वह थोड़ा मर्जिनल प्रॉफिट में आया हुआ है। जहां तक दूसरे जो है वे पैसे न होने की वजह से हम ले नहीं आए हैं। अगर अगले प्लान में हमको पैसे मिलेंगे तो जरूर हम दूसरे एअरपोर्ट्स के बारे में सोचेंगे।

श्री सतीश प्रधान: धन्यवाद, मैडम। मैं आप के माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि हमारे यहां आज हम जो हवाई जहाज यूज करते हैं, यह सभी हवाई जहाज आधुनिक हैं, अत्याधुनिक हैं और दुनिया में जो आधुनिक हवाई जहाज चलते हैं, उसी ढंग के हैं। तो खासकर कंट्रोल रूम से ताल्लुक रखने वाली वह सब सुविधाएं हम काम में ला सकें, यूज कर सकें, ऐसी सुविधाएं हमारे कंट्रोल रूम्स में हम कब उपलब्ध करवाएंगे?

श्री सी०एम० इब्राहीम: माननीय उपसभापति जी, अभी जो सुविधाएं हैं, वह कहीं वी०एच०एफ० है, एच०एफ० है, एन०डी०वी० है। जितनी सुविधाएं हवाई जहाज उड़ाने के लिए चाहिए, वह सुविधाएं हैं, लेकिन दिल्ली और मुंबई में जो नई सुविधाएं उपलब्ध की हैं, वह कुछ ही मुल्कों में हैं चाहे अमेरिका में हो, यू०के० में हो, सिंगापुर में हो। एशिया में वह सुविधा सिंगापुर में है, ओमान में है और दूसरी जगह मेरी समझ में वह सुविधा नहीं है।

श्री सतीश प्रधान: करांची में है, ढाका में भी है।

श्री सी०एम० इब्राहीम: वैरी हाई फ्रीक्वेंसी सुविधा वहां पर भी है, यहां पर भी है।

श्री सतीश प्रधान: करांची में, ढाका में जो सुविधा उपलब्ध है, वह हमारे यहां नहीं है। हमारे यहां दो हवाई जहाज के बीच में जो डिस्टेंस है, उस की मालूमात राडार पर होनी चाहिए। दो हवाई जहाज की दूरी हवाई जहाज के अंदर राडार पर और नीचे कंट्रोल रूम में भी मालूमात होनी चाहिए। यह सुविधा हमारे हवाई जहाज में है, लेकिन वह हवाई जहाज में होते हुए भी नीचे कंट्रोल रूम में नहीं है। इसलिए कंट्रोल रूम जान नहीं पाता और कंट्रोल रूम उन को इनफ्रोमेशन नहीं देता है, बता नहीं पाता है। इस कारण एक्सीडेंट्स होते हैं।

उपसभापति: सतीश प्रधान जी ने इस पर बहुत रिसर्च किया है। वह मुझे बता रहे थे, इसलिए मुझे मालूमात है। तो अगर जरूरत पड़े, आप उनकी मदद ले लीजिए। He has done a lot of research both at Mumbai Airport and at Delhi Airport. तो उन से आप पूछिए।

SHRI S.B. CHAVAN: You are depriving the House of an opportunity.

THE DEPUTY CHAIRMAN: No, no. I am just saying it because it will supplement his knowledge.

श्री सी० एम० इब्राहीम: तो यह नया कंप्यूटराइज्ड सिस्टम मार्च तक आ रहा है। उस में यह सुविधा हो जाएगी मैं आग्रह करता हूं कि जिस तरह से उपसभापति जी ने कहा है मुझे आप से इस विषय पर बड़ी जानकारी मिल सकेगी। हम ने जनरल सेठना की कमेटी बनायी है। अगर आप चाहें तो उस कमेटी में हम आप का फुल-टाइम इस्तेमाल कर सकते हैं। डायरेक्ट नोमीनेशन के लिए मैं तैयार हूं। तो मार्च, 1997 के अंदर यह कंप्यूटराइज्ड सिस्टम दिल्ली में मिल जाएगा।

श्री सतीश प्रधान: उपसभापति जी, मेरा सवाल यह था कि मुंबई और दिल्ली में यह सिस्टम बैठा रहे हैं, लेकिन सिर्फ मुंबई और दिल्ली में नहीं, हवाई जहाज से जब प्रवास करते हैं तो पूरे हिंदुस्तान में घूमते हैं और हर जगह प्रवास करने वाले आदमी की सुरक्षा देखने का हमारा फर्ज है। इसलिए आप हर जगह यह सिस्टम उपलब्ध करवाइए, यह मेरा सवाल है।

श्री सी० एम० इब्राहीम: मैडम, जहां तक इस सिस्टम का सवाल है जो कि दिल्ली और मुंबई में लगा रहे हैं, इस पर 425—430 करोड़ रुपए खर्चा आएगा।

श्री अजीत जोगी: 420 बताया है।

श्री सी० एम० इब्राहीम: 435 आ रहा है। शायद वह नंबर आप को बहुत पसंद है। ...**(व्यवधान)**...

श्री त्रिलोकीनाथ चतुर्वेदी: आप को देखते हैं, तो उनको यही नंबर ख्याल आता है। ...**(व्यवधान)**...

श्री सी० एम० इब्राहीम: वह तो आप के करीब बैठते हैं। मेरे से पहले आप नजर आते हैं।...**(व्यवधान)**...

तो मेरी कोशिश यही है कि जहां तक हाइ-फ्रीक्वेंसी का सवाल है, इस में दूसरे जितने भी एअरपोर्ट्स दुनिया

में है, हिंदुस्तान के एअरपोर्ट्स की जितनी क्षमता है जहां तक इंटरनेशनल स्टेंडर्ड है...हाइली कम्प्यूटराइज्ड, जो यह कम्प्यूटर का जमाना आया है, दुनिया के कुछ देश अभी इस पर जा रहे हैं। यहां तक सेकेण्डरी रेडार का सवाल है, वह जो है गोहाटी में, कलकत्ता में, मद्रास में, त्रिवेन्द्रम में, हैदराबाद में, अहमदाबाद में, दिल्ली में, बंबई में दिसंबर, 1997 से पहले कई जगह यह सिस्टम आ जाएगा, एक, दो, तीन जगह यह सिस्टम है। यहां तक पैसों की भी कमी है, तो इसलिए हमने कहा कि यहां तक फोरेन इन्वेस्टमेंट का सवाल है, हम चाहते हैं कि डायरेक्ट हवाई जहाज में लगाने के बजाय पहले हमारे जमीन पर एअरपोर्ट है, इन्फ्रास्ट्रक्चर हैं इसको डवलपमेंट के लिए लोग आगे आएं। हम जो हैं उनका वेलकम करेंगे, स्वागत करेंगे। मान्यवर ने यह जो सुझाव दिए हैं, हमारी कोशिश यही है, हम दुनिया को यह कह रहे हैं कि जितने एअरपोर्ट हमारे हैं: वह आधुनिक हैं, अत्याधुनिक नहीं है, लेकिन उड़ने और उड़ाने के लिए, यहां तक डिस्टेन्स बताने के लिए जितनी जरूरत है, वह दुनिया के दूसरे और इंटरनेशनल एअरपोर्ट के मुकाबले में है। जनरल सेथना कमेटी की रिपोर्ट आने के बाद और भी इसमें आगे जो सुधार ज्यादा ला सकते हैं, तो इस पर अवश्य जो है हम विचार करेंगे।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Shri Ashok Mitra....*(Interruptions)*...Mr. Ashok Mitra, do you want to ask a question? Or has it been answered already?

SHRI ASHOK MITRA: No, Madam. I think that there are a lot of points. A former colleague of ours, who himself has a background in civil aviation, worte an article in a newspaper following this very tragic crash over our skies and he mentioned that there is a special kind of transponder which is into available with our airports, a transponder which measures the height, the altitude of different kinds of planes. And he said that it is exclusively on account of the lack of this particular facility that this tragtic crash had taken place. Now his article is being widely quoted in foreign newspapers and the country has got a very bad publicity. All I want from the Minister is a specific answer as to whether this allegation is true or not; and, if it is not true, whether he has taken steps to issue a contradiction. That is part (a). Part (b) is whether, as a consequence of the new arrangement that he has suggested, it would be completed by March next and this lack of transponder would be made up.

श्री सी० एम० इब्राहीम: मैडम, यहां तक सिस्टम का सवाल है, किसी भी इंटरनेशनल मीडिया ने आज तक इसके बारे में प्रश्न नहीं किया। जो सिस्टम हमारे यहां एअरपोर्ट पर सिक्योरिटी का है, शायद....**(व्यवधान)**

SHRI ASHOK MITRA: This article was written by our former colleague, Mr. Dinesh Trivedi.

श्री सी० एम० इब्राहीम: नहीं, नहीं। इसमें ऐसा है कि जिस तरह डाक्टर की राय एक मरीज के बारे में होती है, जैसे अगर दो डॉक्टर है तो दो राय होती है। ....**(व्यवधान)**.... डिफरेण्ट वेरायटीज है। यह जो टेक्नीशियन्स है, उनकी भी डिफरेण्ट राय हो सकती है। अब मैं मरीज हूं किसका? ....**(व्यवधान)**....

My job is, according to the international standards, कि एअरपोर्ट में पैरामीटर होना चाहिएं, वह अत्याधुनिक हो, आधुनिक हों। अमरीका में इस सबके बावजूद तीन दिन पहले एक एक्सीडेंट हुआ। पूरी सुविधा है यू० के० में, 180 एअर मिसहैप वहां पर हो रही है और दूसरे देशों में जो है, 150, 140 से ज्यादा एअर मिसहैप हो रही है, यह ऊपर भी हो रही है।

An accident is an accident. ...*(Interruptions)*... No, no; I am telling the reasons. ...*(Interruptions)*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Let him answer. He has come to that point. Kindly bear with him.

श्री सी० एम० इब्राहीम: यहां तक सेकेण्डरी रेडार का है, जो आधुनिक इसका है, पिछले तीन साल से यही प्रयास रहा है कि दिल्ली और मुम्बई में यह आए। इससे क्या होगा, कि एट ए टाइम कम्प्युटर सिस्टम होगा और तीस, चालीस जहाज को एक ही वक्त पर कंट्रोल कर सकते हैं। मार्च के पहले यह सिस्टम जो है, यह आ जाएगा दिल्ली और मुम्बई के अंदर।

SHRI AJIT P. K. JOGI: Madam, the question was specifically about the transponder.

THE DEPUTY CHAIRMAN: I will explain to him. ...*(Interruptions)*... Just a minute. I don't want anybody else to get prompted too see that the Question Hour becomes an unruly discussion and then accidents take place like in the airports. Let our radar system work properly.

Mr. Minister, the question is about some article. If you give the name, he will go through it. Perhaps, he has gone through it. There is a specific mention about a transponder which measures the height and the distance between two planes. He is mentioning about modernisation of the airport system. Mechanisation is there. But with the new technical upkeep which you are going to give them——upgradation is there——his question is whether this facility will be available. This is the simple gist of the question.

श्री सी० एम० इब्राहीम: मैडम, जहां तक मुझे जानकारी है, ट्रांसपोंडर जितने फिट होते हैं वे प्लेन्स में फिट होते हैं एयरपोर्ट में नहीं और ग्राउंड पर राडार जो होते हैं With the radar we contact the transponders in the planes.

यह जो होते हैं वे हाइट के बारे में कि कितनी हाइट है, यह बताते हैं।

महोदया, आर्टिकल के बारे में जो माननीय सदस्य ने कहा है, मैं वह आर्टिकल पढ़ूंगा और अपने विभाग के अधिकारियों से भी कहूंगा कि उस आर्टिकल के बारे में आपकी क्या राय है? इस पर अगर कोई नई रोशनी, नया विषय हमको मिल सकता है तो हम उसको अवश्य लेने के लिए तैयार हैं।

श्रीमती आनन्दीबेन जेठाभाई पटेल: महोदया, माननीय मंत्री जी ने इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाने के लिए आश्वासन दिया है गुजरात को।

श्री सी० एम० इब्राहीम: कहां?

श्रीमती आनन्दीबेन जेठाभाई पटेल: अहमदाबाद में इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाने का आश्वासन हमें दिया है — इंटरनेशनल एयरपोर्ट, रन वे वगैरह के बारे में। तो मैं यह जानना चाहती हूं कि इंटरनेशनल एयरपोर्ट, पूरा एकम, कब तक पूरा किया जाएगा, कितने समय में आप इसे पूरा करेंगे? क्योंकि अभी तक जो जमीन भी सम्पादित करने जा रहे हैं, बीच में पाइप लाइन आ गई है, ऐसा आप बताते हैं ....(व्यवधान)....

THE DEPUTY CHAIRMAN: Renukaji, I think you should not distribute anything in the House. Please do it in the Lobby. *(Interruptions)*... Don't do it. It is not proper.

श्रीमती आनन्दीबेन जेठाभाई पटेल: तो मैं जानना चाहती हूं कि कितने समय में उस इंटरनेशनल एयरपोर्ट का पूरा यूनिट पूरा हो जाएगा?

श्री सी० एम० इब्राहीम: जहां तक इन्टरनेशनल एयरपोर्ट के बारे में कहा गया है, हमने नाम का डिक्लेरेशन तो किया है लेकिन जहां तक आपका यह सवाल है कि कब तक पूरा होना है, तो इस बारे में मैं कहना चाहता हूं कि साढ़े ग्यारह हजार से बारह हजार फीट तक रन वे जब बन जाएगा और जो इन्टरनेशनल सुविधाएं हैं, वे हो जाएंगी, वह तभी हो सकेगा। मेरी कोशिश यह है कि जल्द से जल्द इसको करें। अब ये पूरी सुविधाएं अगर हम करें तो लगता है कि इसमें दो साल लगेंगे, लेकिन मेरी कोशिश है और मैं चाहता हूं कि कम से कम एक साल के अंदर यह पूरा हो, कोशिश हमारी यह होगी।

SHRI S. B. CHAVAN: Madam, I would like to put a question on a reported statement made by the Saudi Arabian Airlines about the amount of compensation which has to be paid to the victims of the crash. It is said that the amount of compensation will depend on the earning capacity of the person who was travelling in the plane. It would mean that they are going to make a distinction between one person and the other for making payment of compensation. I would like to know from the hon. Minister whether there are any international standards laid down in such cases where compensation has to be paid.

There is one more question. I have seen that in some of the international airports the frequency of taking-off of planes from the airports is one every five minutes. Every five minutes one plane takes off. As it is, it is taking a considerable time for allowing the planes to land since there are two or three planes roundabout. Can the hon. Minister give the amount of time within which each take-off takes place in India?

How does it compare with the other international airports?

श्री सी० एम० इब्राहीम: जहां तक कंपनसेशन का सवाल है, हमने एक चीज इसमें की है कि जितने लोग इस दुर्घटना में मरे हैं उनके परिवार वालों को हम सिविल ऐविएशन मिनिस्ट्री की तरफ से फ्री लीगल ऐड दे रहे हैं। हम अच्छे से अच्छे वकील को लेंगे और जितना कंपनसेशन इंटरनेशनल स्टैंडर्ड के मुताबिक मिलना चाहिए, वह हम दिलाने की कोशिश करेंगे। मैंने खुद अपने डिपार्टमेंट की तरफ से यह ऑर्डर कम्युनिकेट कर दिया है कि मृत व्यक्तियों के संबंधी हमारे वकील को कांटेक्ट करें और क्लेम फाईल करें।

जहां तक इस बात का ताल्लुक है कि कंपनसेशन मृत व्यक्ति की इनकम के हिसाब से हो या बड़ी इनकम वाले को बड़ा कंपनसेशन मिले, मैंने भी यह बात अखबार में पढ़ी थी लेकिन यह ठीक नहीं है। हम यह सोचते हैं कि चाहे भारत में रहने वाला मनुष्य हो या भारत के बाहर रहने वाला मनुष्य हो, चाहे उसकी इनकम कम हो या ज्यादा हो लेकिन सबकी जान की कीमत बराबर होनी चाहिए। यह स्टैंड हम अपनी तरफ से ले रहे हैं।

THE DEPUTY CHAIRMAN: I think at 4 o'clock there is a statement by the Minister on the same subject. Whatever further queries the hon. Members have in their mind, they can put those questions at that time. We have taken enough time on the first question.

श्री सुन्दर सिंह भंडारी: मैडम, मुझे भी इस पर सवाल पूछना था।

उपसभापति: आप शाम को पूछ लीजिएगा क्योंकि हम शाम को इस बारे में एक स्टेटमेंट करवा रहे हैं।

*62. *[The questioner (Dr. Jagannath Mishra was absent for answer vide col.....infra]*

Decline in Purchasing Power of Rupee

*63. SHRI KRISHNA KUMAR BIRLA: Will the Minister of FINANCE be pleased to state:

(a) whether Government have made any assesment of the rupee losing its purchasing power in the domestic and global markets since the depreciation in its value in September/October last year;

(b) whether any further depreciation in the rupee value against US dollar is anticipated by Government by the end of this year, if so, the extent thereof; and

(c) the manner in which Government propose to stabilise the rupee value and to avoid further depreciation?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF PLANNING AND PROGRAMME IMPLEMENTATION AND MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SCIENCE AND TECHNOLOGY (SHRI YOGINDER K. ALAGH): (a) to (c) a statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) The exchange rate of the rupee with respect to the US dollar experienced considerable volatility in September and October 1995 and again in January and early February 1996, after a prolonged period of stability between March 1993 and July 1995. Measures taken by the RBI over the period October 1995 to February 1996 contained the volatility in the foreign exchange market and the rupee has remained broadly stable vis-a-vis the US dollar since then. The purchasing power of the rupee in the domestic market, as measured by the consumer price index for industrial workers base 1982, which was 31.55 paise in September 1995 declined to 29.07 paise in September 1996.

(b) and (c) The Reserve Bank closely monitors the movements in the exchange rate of the rupee. The stance of policy in this regard is to allow the exchange rate of the rupee to reflect the change in economic fundamentals and to counter persistent volatility and misalignment. At the same time, the Reserve Bank is persevering with institutional measures to provide the foreign exchange market with liquidity and depth.